Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas
S/C

Versión Taquigráfica N° 1752 de 2018

# SISTEMA FERROVIARIO

**Versión taquigráfica de la reunión realizada el día 22 de agosto de 2018**

**(Sin corregir)**

**PRESIDE:** Señor Representante Martín Tierno.

**MIEMBROS:** Señores Representantes Daniel Caggiani, Felipe Carballo, Oscar De los Santos y Juan José Olaizola.

**INVITADOS:** Por el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, señores Víctor Rossi, Ministro, y Waverley Tejera, Director Nacional de Transporte Ferroviario.

Por la Administración de Ferrocarriles del Estado, señores Wilfredo Rodríguez, Presidente; Luis Rivero, Vicepresidente; Daniela Ayala, Secretaria General, y Enrique Cabrera, Gerente.

Por Servicios Logísticos Ferroviarios SA, señores Germán Benítez, Vicepresidente y Fernando Valls, Gerente General.

**SECRETARIA:** Señora Doris Muñiz.

SEÑOR PRESIDENTE (Martín Tierno).- Habiendo número, está abierta la reunión.

La Comisión da la bienvenida al Director Nacional de Transporte Ferroviario, señor Waverley Tejera.

También recibe con mucho gusto a una delegación de la Administración de Ferrocarriles del Estado, integrada por el presidente, señor Wilfredo Rodríguez; el vicepresidente, doctor Luis Rivero; la secretaria general, escribana Daniela Ayala y el gerente general, contador Enrique Cabrera.

En representación de Servicios Logísticos Ferroviarios SA, SELF, nos visitan el vicepresidente, economista Germán Benítez y el gerente general, señor Fernando Valls.

También está invitado a esta reunión el señor ministro de Transporte y Obras Públicas, pero está retrasado.

Este encuentro fue acordado el año pasado con el señor ministro.

Además, en el mes de febrero el diputado Olaizola nos hizo llegar una nota relativa a una problemática que había planteado el sindicato de trabajadores, relacionada a la seguridad en las vías. La nota dice: "[…] Motiva esta solicitud, la grave situación generada en el sector ferroviario nacional -donde la empresa AFE y SELF llevan más de 20 días de paralización de los servicios de pasajeros y de carga respectivamente- afectando directamente a más de 1000 pasajeros que diariamente utilizan los servicios de pasajeros de AFE, y profundizando la crisis de la operadora de cargas SELF (que transporta mínimos históricos de carga). […]". Sabemos que esta problemática fue puntual y ya está solucionada.

Le vamos a ceder la palabra al presidente de AFE para que haga una presentación sobre la situación en la que hoy se encuentran el organismo y SELF y, luego, los diputados harán las preguntas que consideren necesarias.

SEÑOR RODRÍGUEZ (Wilfredo).- Damos los buenos días a todos los legisladores y les agradecemos por la invitación.

Ha pasado mucho tiempo desde que ocurrieron los hechos a que hace referencia la nota del diputado Olaizola. Ese momento no fue deseado por ninguno de nosotros, pero ocurrió y llevó a que tuviéramos que negociar durante bastante tiempo.

Lo cierto es que a raíz de algún incidente que había ocurrido en la empresa, se realizaron ocupaciones no solo en los talleres de SELF, sino también en la playa de maniobras de AFE de la estación Lorenzo Carnelli. Esa situación terminó en un gran acuerdo firmado por los ministerios de Trabajo y Seguridad Social y de Transporte y Obras Públicas, el PIT- CNT y los directorios de AFE y de SELF.

Si bien no habido más conflictos, debemos decir que tampoco hemos funcionado como deberíamos y como establece el acuerdo. Por tanto, lo más pesado que se superó fue el momento crítico de las ocupaciones y del conflicto.

Hoy, desearíamos trabajar de otra manera. La realidad es que los trenes están circulando en la medida de lo posible, entre otras cosas, por las obras que se están realizando en las vías. Como ustedes saben, las vías no son como las rutas, en las que, cuando hay una obra, se puede hacer un desvío para que los vehículos sigan circulando. En materia ferroviaria, la vía es única y hay que abrir ventanas: se construyen o se reparan durante el día y se circula de tardecita o a la mañana temprano. Eso hace que no se pueda transitar por ellas con la frecuencia que se necesita o que se desea.

Concretamente, la situación planteada en aquel momento está superada y estamos trabajando relativamente bien.

SEÑOR PRESIDENTE.- ¿Me permite? Omití decir que el 13 de junio nos visitaron integrantes de la Unión Ferroviaria. Si bien les fue enviada la versión taquigráfica de dicha reunión, la secretaria les va a entregar una copia de las manifestaciones que hicieron ellos ese día.

(Así se procede)

SEÑOR RODRÍGUEZ (Wilfredo).- No la leí, pero imagino lo que dice.

En realidad, el conflicto surgió a raíz de la ley de presupuestos votada en este Parlamento en el año 2005. La reglamentación de esa ley creó el nuevo modo ferroviario, que determina claramente cuáles son los roles de cada uno y crea alguna figura que no existía.

Hace muchos años, cuando el ferrocarril tuvo sus "mejores épocas" -entre comillas-, transportaba 1.500.000 toneladas, tenía 10.000 funcionarios y 40 locomotoras. La gente se pregunta por qué hoy no puede transportar 1.500.000 toneladas, sin tener en cuento cuánto le costaba eso al país, ya que en esas épocas el ferrocarril era subsidiado.

Lo cierto es que se diseñó un nuevo modelo ferroviario y los legisladores lo votaron. Este modelo puede ser discutible; seguramente hay mucho para mejorar. Sin embargo, debo decir que desde el punto de vista de infraestructura -es uno de los cometidos de AFE-, hoy se están reparando vías en el país con inversiones que hace muchísimos años no se realizaban. Hace más de cuarenta años que no se realizaban inversiones como

las que se están haciendo en las vías férreas del país, y ni qué hablar de las que se van a realizar a corto plazo en la línea entre Paso de los Toros y Montevideo para transportar la materia prima, si es que se instala la pastera de celulosa. Reitero: estamos hablando de inversiones millonarias, que nunca antes se habían hecho.

Por otro lado, ese decreto encomendó a AFE la parte de pasajeros. En este sentido, hemos hecho una inversión importante para el Uruguay en coches que, sin bien son usados, están en perfectas condiciones. Son coches modernos, livianos y económicos, que tienen aire acondicionado, baño, etcétera. Esto nos permite brindar un servicio de mejor calidad al pasajero

Además, el servició está incorporado al Sistema de Transporte Metropolitano, STM. Esto mejora la calidad y da una gran ventaja al usuario, ya que con esa tarjeta usa el mismo boleto del ómnibus: el boleto de una o dos horas lo puede usar en el tren

En cuanto al área metropolitana, en Florida se va a incorporar 25 de Agosto y, en Canelones, se va a agregar alguna línea más como la estación Sudriers, en Empalme Olmos; precisamente, ayer anunciamos que a partir del 15 de setiembre empieza a funcionar. Cabe aclarar que aquí también se va a utilizar el mecanismo que hoy tienen los servicios interurbanos

Entonces, reitero, en el ferrocarril y en el Uruguay los procesos son muy lentos, la construcción de las vías se demora mucho y sobrevivir mientras tanto se complica por lo que dije recién: hay que abrir ventanas, cortar el tráfico y ese tipo de cosas.

Por otro lado, crea la operadora de carga SELF, que es una sociedad anónima cien por ciento estatal: 51 % de las acciones son de AFE y 49 % de la CND, que es la única que hay hoy en el país transportando carga.

¿Cómo nace esa operadora? Nace y se capitaliza con material rodante que tenía AFE. En este caso, están incluidas las locomotoras que hoy están circulando en el país que, lamentablemente, hasta ayer eran muy pocas. Si bien en esa empresa tenemos máquinas de las más potentes que hay en el Uruguay, que son las General Electric 2000, había diez máquinas, pero circulaban cuatro, y era necesario acompañarlas prácticamente durante todo el recorrido, porque rompían, no eran confiables, venían en un proceso de descomposición, y durante muchísimos años se les realizó un mantenimiento mínimo, y eso se está sufriendo.

Esa empresa obtuvo un crédito de CAF de US$ 25.000.000 para reparación, mantenimiento y compra de maquinaria. Nosotros hemos usado muy poco de ese crédito, pero pudimos lograr hacer un overhaul en cuatro locomotoras General Electric, que ayer fueron presentadas y que figuran en el volante que distribuimos entre los señores legisladores. Esas cuatro máquinas quedaron cero kilómetro. En ellas no quedó un repuesto ni un componente que hubiese sido usado; están garantidas y con una vida útil de veinte años. Creemos que, de esa forma, vamos a poder cumplir, ser eficientes y que el cliente vuelva a recuperar la confianza en el ferrocarril. Vamos a poder salir del destino y llegar al origen como debe ser, no solo por esa maquinaria sino por el estado en el que están quedando las vías.

Se puede decir que a partir de ahora estamos en condiciones de trabajar, pero también debemos decir que, en el escenario anterior a estas cuatro máquinas, teníamos dificultades para transportar y un alto costo para mover cada máquina. Ustedes no van a creer, pero una de esas máquinas iba a Tacuarembó a buscar carga de madera y se comía 200 litros de aceite. Era increíble, pero andaban prácticamente atadas con alambre. Todo eso costó y, evidentemente, significó la pérdida de carga al no poder cumplir con el cien por ciento del transporte. Pero, visto del otro lado, podemos decir que esta empresa tiene cien funcionarios, y que no está subsidiada; vive por sus propios medios transportando 700.000 toneladas.

¿Cuánto le cuesta al país hoy transportar 1 tonelada por ferrocarril y cuánto le costaba antes, cuando transportaba 1.500.000 toneladas? Está bueno hacer ese cálculo, y van a ver que hoy el ferrocarril, el transporte de carga por ferrocarril en el Uruguay, no está subsidiado. Simplemente, Uruguay hace una inversión, que al Parlamento llegó con el título “Subsidio a AFE de $ 440.000.000”, pero nosotros decimos que esa es la inversión que está haciendo el Estado en materia ferroviaria, porque si uno lo compara, por ejemplo, con otras áreas del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, específicamente la de Vialidad, puede decir: “Subsidio a Vialidad para construir rutas”, pero construyendo rutas no se gana plata, y construyendo vías evidentemente no se gana plata, pero sí da un fruto después de construidas.

(Ingresa a sala el ministro de Transporte y Obras Públicas)

SEÑOR PRESIDENTE.- Damos la bienvenida al ministro de Transporte y Obras Públicas, señor Víctor Rossi.

SEÑOR RODRÍGUEZ (Wilfredo).- Hoy, la tonelada transportada por ferrocarril a Uruguay le cuesta muchísimo menos que antes

Reitero que, en este caso, la empresa SELF no está subsidiada y vive por sus propios medios, y que en el pico máximo de carga que se transportó en el Uruguay por parte de AFE, con los diez mil funcionarios y las cuarenta máquinas, el Estado uruguayo, todos nosotros, subsidiábamos al ferrocarril.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Buenas tardes. Pienso que puede seguir con la presentación el contador Enrique Cabrera, para terminar de ver lo de AFE, después ver lo de SELF e ir repasando las distintas actividades.

Lamento mucho no haber podido llegar al inicio de la reunión, y pido disculpas.

SEÑOR PRESIDENTE.- No hay problema, señor ministro.

SEÑOR CABRERA (Enrique).- Es importante seguir el hilo de conducción de lo expresado por el presidente de Wilfredo Rodríguez teniendo en cuenta que, posteriormente, también vamos a trabajar sobre el tema SELF.

Lo primero que tenemos que ver es que, a partir de las definiciones tomadas en este Poder Legislativo, la acción de lo que es el ferrocarril tiene una nueva institucionalidad. Eso es lo que analizamos en nuestro trabajo. Es decir que hoy, cuando hablamos del ferrocarril no solamente estamos hablando de AFE, sino también del funcionamiento de AFE, de la operadora -en este caso, SELF- o de los distintos operadores porque, en un marco de menor actividad, también funcionan como operadores tanto las empresas de la construcción en el área de concesión, como la operadora AUAR en lo que hace el servicio de tren turístico. O sea que tenemos ese conjunto, con una entidad reguladora, que es la DNTF, y un trabajo de coordinación en lo que hace a la parte de transporte desde el ministerio. Creo que ese es el elemento institucional diferente que está planteado hoy.

Dentro del área de trabajo de AFE, que hoy tiene básicamente las competencias de la gestión de la infraestructura y del transporte de pasajeros, desarrollamos un trabajo en función de la situación de lo que era AFE al comienzo y de lo que se pretende, de acuerdo con esa nueva institucionalidad. Entonces, básicamente hay una línea de trabajo, que es compartida con el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, que es, específicamente, la readecuación de la infraestructura. En ese sentido, es clara la mejoría que se debe dar a las vías. Por eso afirmamos lo que planteaba el presidente Wilfredo Rodríguez, Creo que desde la fundación del ferrocarril, esta es la inversión en infraestructura ferroviaria más grande que ha habido en los últimos tiempos.

En ese sentido, de acuerdo con una estrategia de trabajo y de rehabilitación, la inversión para este presupuesto quinquenal es del orden de los US$ 370.000.000, sin considerar el posterior proyecto de UPM, el proyecto del ferrocarril central -que, seguramente, el señor ministro podrá decir en qué cifras anda, pero son superiores a los US$ 370.000.000-, y el desarrollo de la PPP Algorta- Fray Bentos, que es del orden de los US$ 150.000.000. Esa es una dimensión bastante importante, y está acompañada de una estrategia de desarrollo del Uruguay logístico, que no solamente se traduce en el tema ferroviario, sino también en el desarrollo del trabajo con el ferrocarril.

En ese sentido, podemos decir que en este período está concluyendo el Focem I, que comprende la línea Rivera- Paso de los Toros, y el Focem II, Piedra Sola- Algorta- Salto Grande. Además, el ferrocarril central está en vía de licitación, y estamos desarrollando con recursos propios la línea a Minas. Está vigente todavía la acción de trabajo en la línea Algorta- Fray Bentos.

A su vez, se han realizado acciones de rehabilitación de la línea Río Branco, de un pequeño tramo de la línea Rivera- Tacuarembó y la habilitación en la zona de Chamberlain a Paso de los Toros.

Es decir que hemos desarrollado una línea de trabajo en infraestructura ferroviaria en términos importantes.

Por otro lado, ha habido carencia de inversión en mantenimiento. En el día de ayer habrán podido apreciar la actividad en los talleres de SELF, que son propiedad de AFE y son arrendados a la operadora; se puede decir que hay un antes y un después si consideramos la situación en que encontramos los talleres. Sin embargo, hay que seguir trabajando, porque las carencias de inversión en el ferrocarril fueron importantes. Estamos recuperando la remesa Bella Vista -que estuvo más de veinte o treinta años inactiva-, que mejorará el parque de coches ferrobuses.

Por otra parte, el corte de servicios por las obras del ferrocarril central nos obligó a hacer un trabajo importante de remodelación del área de Peñarol, que quizás sea una oportunidad interesante para transformarla en un centro de servicios logísticos para el país y para el ferrocarril.

También hemos modernizado las comunicaciones. Ya estamos en condiciones de mejorar el sistema de autorización de uso de vía, lo que implica menos personal y una mejora de la seguridad. Este trabajo fue hecho con inversiones propias de AFE y en el modo ferroviario es compartido con la gestión de la NTF.

Por otro lado, la Unión Ferroviaria habla de un presupuesto de US$ 52.000.000, pero en realidad, como se sabe, los gastos de AFE exceden el presupuesto asignado, que derivan de una ley de presupuesto.

Es decir, se transfieren alrededor de US$ 20.000.000 -la cifra más baja de los últimos años- pero eso no alcanza para cubrir el presupuesto de AFE. Es más, en 2017 se transfirieron US$ 22.500.000, cifra 17 % menor de lo que se transfería en 2000 y un 12 % menos que en 2005, y esto tiene que ver con el enfoque que hemos dado a la gestión. Más allá de procurar estos fondos de inversión para mejorar la infraestructura, también desarrollamos una línea de trabajo tendiente a racionalizar los recursos, básicamente, maximizar los ingresos o disminuir los gastos. Por un lado, hubo un reordenamiento de la situación financiera.

Para AFE, por déficit de resultados, no es fácil acceder al crédito para financiar su inversión, como lo puede hacer cualquier empresa comercial. A esto debemos sumar que AFE tuvo que pagar deudas anteriores al Banco de la República, por inversiones impagas en 1960 y en 1990; en el año 2013 AFE acordó con el Banco de la República y ahora está saldando una deuda de aproximadamente US$ 2.700.000, deuda originada por la compra de maquinaria en 1990 y de grúas en 1960. No es la primera vez que me toca asumir esta situación; trabajé en la Intendencia de Montevideo y en el 2000 terminamos de pagar una deuda originada por Andet en 1964. Parece formar parte de una costumbre en el manejo de los dineros públicos que me parece no racional.

En cuanto a reducción de gastos podemos destacar la importante disminución de personal. En 1985 teníamos alrededor de 9.030 funcionarios y en 2017, tenemos 522 funcionarios. Es decir, hoy tenemos el 5,8 % del personal que teníamos en 1985, el 16 % de lo que teníamos en 1990.

Si analizamos las inversiones podemos decir que a partir de las obras Focem AFE ha incrementado su patrimonio desde 2005, que actualmente es de alrededor US$ 200.000.000, o sea un 44 % superior al que tenía en 2005.

Por otra parte, se compraron vehículos DMU, que permitirán mejorar el transporte de pasajeros, con mejor servicio. En ese sentido, están avanzadas las conversaciones para que el transporte de pasajeros se integre al Sistema de Transporte Metropolitano, lo que implicaría menores costos para los usuarios por los beneficios del transporte multimodal, que se optimizará con la puesta en marcha del ferrocarril central, en la medida en que la doble vía llegue hasta la zona de Progreso, con la posibilidad de desarrollar el estudio posterior -no estoy diciendo que la inversión se vaya a hacer ahora-, de un tren eléctrico.

El último punto que queríamos comentar de la gestión tiene que ver con aspectos inmobiliarios -según nuestro compañero Rivero, AFE es la gran inmobiliaria del país-, porque muchas propiedades no condicen con el servicio que prestan. Por lo tanto, la mejor administración de estos inmuebles es un reto para el ente. En este sentido, estamos trabajando en dos líneas estratégicas: un fideicomiso -los trámites están avanzados; se necesita aprobación de Afisa, que es el fiduciario, y de AFE, solo falta ingresar los bienes para que sean administrados por ese órgano que tiene más competencia que AFE para gestionar la propiedad inmueble que AFE no va a utilizar en sus servicios- y la exoneración de todo tributo de los bienes de AFE. En ese sentido, hemos hablado con las Intendencias de Montevideo, Durazno, Lavalleja, Paysandú y se aprobó la exoneración; se envió mensaje correspondiente a la Intendencia de Río Negro y está en carpeta en la Intendencia de Canelones, Cerro Largo, Maldonado y de Colonia.

Por otra parte, en gestión de personal, agregaría dos aspectos que tienen que ver con la relación con el sindicato. Para nuestra administración la integración de los trabajadores es importante para nuestra gestión, y ese enfoque lo hemos mantenido en forma constante, más allá de los avatares. Sin embargo, debo dejar constancia que, en términos de transparencia, el sindicato es consultado e informado de las principales decisiones que toma el Directorio, que tienen que ver con el sistema de remuneración variable, con la información de los presupuestos, la participación en los concursos, la gestión de algunos beneficios, por ejemplo, el sistema de recreación del camping de La Paloma. Si bien los resultados no han sido buenos ni alentadores, sí se puede decir que hay un diálogo permanente, al cual no renunciamos.

En cuanto a la reestructura hemos avanzado en lo que hace al primer nivel de gestión, lo que implica una reducción de trece a cinco gerencias, y en setiembre se buscará superar el segundo nivel.

Otro aspecto a destacar es la falta de presupuesto, algo que últimamente el sindicato no ha reclamado, pero es un aspecto que nosotros creímos necesario plantearlo desde el punto de vista político en el último presupuesto, y fue aprobado. Por eso, ahora estamos en vías de presupuestar a un grupo importante de funcionarios, cosa que no se había logrado hace mucho tiempo; el funcionario de AFE tiene un contrato de función público permanente, pero no bajo el formato de presupuestación. Este es un aspecto importante a tener en cuenta.

Muchas veces se plantean análisis sobre números absolutos, que no condicen con exámenes racionales del comportamiento de la gestión. Se hizo un análisis acá vinculado con el promedio de carga. El promedio de carga de 1.300.000 toneladas es una cifra muy ambigua y desde la recuperación democrática, analizado por períodos de gobierno, desde 1996 a 2005, el promedio de carga nunca sobrepasó las 1.165.000 toneladas. El número promedio de AFE, desde 2006 a 2016, es de 1.107.000 toneladas; no es una diferencia tan grande. Eso está muy asociado a la disponibilidad de maquinaria. Sin embargo, en el período 1991- 1996, en el que había más maquinaria -fue la importación de la General Electric-, el promedio por año era de 949.000 toneladas; estaba muy por debajo de lo que hoy se toma como mal y que creemos que tenemos que superar.

Pero también hay que tener en cuenta el costo por tonelada transportada. Lo que hoy transporta una persona en el sistema del modo ferroviario AFE- SELF, en el período 1996- 2005 significaba el costo de dos personas; en el período 1991- 1996, el de tres personas y en el período 1985- 1990, el de siete personas. En el período 1985- 1990 estábamos transportando 1.129.000 toneladas y teníamos 9.000 funcionarios, en la actualidad, en el período 2016- 2017, estamos en un promedio de 1.100.000 toneladas con 500 funcionarios. Es importante considerar esta relación para analizar los desvíos que pueda haber en la gestión.

Por aquí me quedo y estoy a las órdenes por cualquier ampliación.

SEÑOR VALLS (Fernando).- Con el objetivo de intentar ser lo más claros y transparentes posible, para que puedan entender el proceso de cambio que vivió el ferrocarril en estos últimos años, con la implementación y el cumplimiento de la ley votada por los legisladores de todos los partidos, que creó este nuevo sistema de relacionamiento llamado "nuevo modo ferroviario", dividimos esta presentación en cuatro etapas. La etapa 1, el nacimiento de lo que se llamó "la operadora" en el momento de su concepción; la etapa 2, el desarrollo de SELF S.A. propiamente dicho; la etapa 3, la modernización de la flota de locomotoras, y la etapa 4, el desarrollo comercial que tenemos planificado para los próximos años.

Servicios Logísticos Ferroviarios es una sociedad anónima creada bajo el Decreto N° 473, de 2011, y conformada por dos accionistas, AFE y CND, con un 51 % y un 49 %, respectivamente. Surge con la necesidad del ferrocarril de acompañar el dinamismo productivo del país, a partir de la consolidación de un nuevo marco institucional ferroviario orientado a generar eficiencia en el sistema logístico y de transporte.

Desde su creación, el país se abocó a generar un esquema de fortalecimiento que le permitiera a SELF adquirir las capacidades necesarias para asumir el transporte de carga por vía férrea, actividad relativamente específica para el ámbito local. En este esquema se entendía fundamental que esta empresa fuera dotada con cuatro elementos imprescindibles para funcionar: personal capacitado, material rodante en óptimas condiciones, talleres modernos con capacidad para afrontar el mantenimiento de la flota y capital para afrontar la puesta en marcha de la actividad.

Luego de un proceso lento y exigente, hoy podemos decir que SELF cuenta con personal capacitado, material rodante en recuperación, con talleres en condiciones para mantenerlo y el apoyo de la Corporación

Andina de Fomento como elemento fundamental para encarar los desafíos que la operación por ferrocarril demanda. Para nosotros la puesta en marcha de SELF constituye un paso importante en la diagramación de un nuevo esquema de la gestión ferroviaria.

De los elementos imprescindibles anteriormente mencionados, la incorporación de personal capacitado fue uno de los puntos más álgidos del proceso. En el año 2013, Servicios Logísticos Ferroviarios contaba con cuatro empleados en plantilla, ninguno de ellos del rubro ferroviario. Entendiendo que esto comprometía la actividad, a comienzos de 2015 se promovió como una ley especial la reserva del cargo para aquellos funcionarios de AFE que optaran por trabajar en SELF. Finalmente, luego de un complejo proceso de incorporación y de capacitación del personal, SELF cuenta con unos ochenta trabajadores propios, logró el eficiente equilibrio entre las áreas de administración, conducción y mecánica, y además con un proceso permanente de capacitación in house.

Hoy podemos decir que SELF opera el 100 % de las vías férreas del país bajo operación con personal propio habilitado.

En el último año hemos realizado una profunda reestructura organizacional con un marcado perfil operativo que abarcó la fusión de gerencias claves del negocio hasta la mudanza de las oficinas centrales al barrio Peñarol, logrando así una centralización funcional y un ahorro de recursos. Como además hay que gestionar adecuadamente estos recursos estamos finalizando la implementación de un sistema de planificación de recursos empresariales que nos permite manejar con flexibilidad y racionalización la logística, la producción, la distribución, el inventario, la contabilidad, los recursos humanos y todas las áreas que comprenden la compleja ingeniería de una empresa de transporte ferroviario.

Asimismo, para adaptarnos a las nuevas exigencias internacionales en gestión de calidad, medio ambiente y seguridad laboral iniciamos el camino hacia la certificación en las normas ISO 9.001, 14.000, 45.000, que lleven a SELF a tener una estructura operacional de trabajo bien documentada e integrada a los procedimientos técnicos y gerenciales para guiar las acciones de la organización de manera práctica y coordinada.

Actualmente, Servicios Logísticos Ferroviarios desarrolla operaciones en la totalidad de las vías habilitadas: transporta piedra caliza para la fabricación de cemento Ancap en el litoral del país, lleva a nuestro puerto arroz de productores de la zona de Treinta y Tres, Vergara y Tacuarembó para ser exportado, transporta paneles de madera desde el norte del país, lleva combustible de Ancap a Durazno y a Treinta y Tres, y trae el cemento de la ciudad de Minas hasta Montevideo.

Desde julio de 2015 en adelante hemos estado capacitando y habilitando nuevas generaciones de conductores de ferrocarriles hasta lograr, en marzo de 2018, cumplir en anhelado objetivo de tener el 100 % de las vías férreas del Uruguay con conductores habilitados.

Cuando hablamos del largo proceso de volver a la vida un sistema ferroviario con tantas décadas de abandono y desinversión, sabemos que será un camino difícil y complejo, y que los frutos que le dará al país perdurarán por décadas, pero también necesitamos indicadores que nos vayan mostrando que vamos por camino correcto. El principal indicador que nos marca el mundo empresarial es la eficiencia, comprendida como la capacidad de lograr un objetivo con el mejor uso de los recursos disponibles.

Esta evolución de le eficiencia nos muestra el acierto de este camino y se traduce, sin lugar a dudas, en que los uruguayos ya no tengan que estar pagando un costo por la ineficiencia del traslado de mercaderías por las vías férreas. Podemos decir que en los últimos años ha mejorado un 77 % la eficiencia del transporte de carga por ferrocarril.

En julio de 2017 se firmó un contrato con Corporación Andina de Fomento (CAF); de esa forma, CAF da su apoyo a SELF para la implementación del nuevo modo ferroviario del Uruguay, generando así un acuerdo mutuo de inversiones a largo plazo para el desarrollo y crecimiento de la organización.

En las misiones de seguimiento del cumplimiento del proyecto de inicio y puesta en marcha de la operadora, los técnicos de la Corporación Andina de Fomento auditaron y evaluaron positivamente el trabajo realizado por Servicios Logísticos Ferroviarios para el desarrollo de la propia empresa y del ferrocarril del Uruguay.

Hoy la empresa se encuentra frente a un nuevo desafío conquistado, pudiendo ver los frutos del enorme esfuerzo que todo el equipo de SELF ha entregado en este proceso de modernización de la flota de locomotoras que hoy se presenta. Conductores, mecánicos, personal administrativo, toda la empresa está con el mayor de los orgullos por haber aportado al Uruguay cuatro locomotoras cero kilómetro.

Para nosotros la renovación de flota significa el comienzo de una nueva opción para los clientes que han apostado por el ferrocarril, quienes ahora podrán contar con un material rodante nuevo y dinámico.

La renovación de flota también es un desafío para seguir mejorando y optimizando los servicios de mantenimiento de nuestro material rodante.

Por último y no menos importante, la renovación de la flota significa un aumento en los estándares de seguridad para todos los trabajadores del ferrocarril del Uruguay.

El proceso de realización del overhaul de estas locomotoras ha significado un gran desafío para Servicios Logísticos Ferroviarios y General Electric. A partir del 27 de setiembre de 2017, que se firmó el contrato, ambas empresas han volcado sus mayores esfuerzos en la ejecución de los servicios, primando constantemente el espíritu de complementación y perfección, habiendo General Electric comprendido y compartido la importancia que tiene para Servicios Logísticos Ferroviarios SA la renovación de la flota que hoy se presenta.

En el proceso de ejecución de este proyecto se importaron todos los motores y piezas fundamentales de Estados Unidos, se realizó el ovehaul de los componentes en las instalaciones de General Electric Brasil y se ejecutó el montaje en las instalaciones de Servicios Logísticos Ferroviarios SA.

Sin lugar a dudas, esta modernización marca un nuevo hito para el ferrocarril del Uruguay. En el nuevo diseño del ferrocarril es imprescindible disponer de un modelo de trabajo comercial, un proceso de gestión comercial alineado con la estrategia logística del país, pero en Servicios Logísticos Ferroviarios somos conscientes de que no estamos solos. Para ello se necesita comportamiento de éxito, lo que cada uno de los actores de la cadena logística del ferrocarril debe llevar adelante.

Entre muchos, los principales factores claves para el éxito del transporte de cargas por ferrocarril son: maquinaria y personal capacitado, tanto en su mantenimiento, como en su conducción y programación; un marco jurídico y una reglamentación como soporte institucional para toda la operación que permita a las empresas el cumplimiento de su actividad en un marco de seguridad institucional, legal y operativo; la rehabilitación de vías férreas y comunicaciones; el mantenimiento eficiente de las vías férreas, comunicaciones y anexos, así como tecnología aplicada a los sistemas de transporte por ferrocarril. Uno de los elementos más importantes en todos los sistemas comerciales de multicoordinación es el total involucramiento de los distintos actores; si no tenemos esos cuatro elementos consolidados, difícilmente podamos seguir avanzando y generando políticas de éxito en el ferrocarril.

Actualmente, SELF cuenta con 15 locomotoras, 682 vagones, 80 funcionarios especializados en las diferentes áreas de trabajo que necesita desarrollar una empresa uruguaya multilínea y multiflota.

Decimos que no estamos solos porque es importante poder medir la incidencia que tiene cada uno de los factores en la operación ferroviaria. A modo de ejemplo, hicimos un estudio en el transporte, en una línea por ferrocarril, en tres escenarios diferentes: uno a velocidad normal, otro a velocidades con restricciones a 15 kilómetros por hora y otro con restricciones a 30 kilómetros por hora. Entre el escenario normal y el escenario de más restricciones de velocidad por defectos de vía, tuvimos un 577 % más de consumo de combustible, siendo este el principal costo en la cadena de servicios del ferrocarril.

Después tenemos los escenarios comerciales para adelante. Tenemos un estudio realizado que indica que con un mantenimiento adecuado de la vía actual, con las obras que se están realizando, hay una demanda cercana a 1.200.000 toneladas anuales, incorporando las obras de Focem I y Focem II que está realizando el país. Sobre las líneas Piedra Sola al litoral el impacto se verifica en el transporte de arroz, granos y contenedores.

Es muy importante saber que se trata de estudios de demanda de componente mixto, es decir, por un lado, la demanda independiente, que es aquella que se genera a partir de decisiones ajenas al ferrocarril y, por otro, la

demanda dependiente que es la que se genera por decisiones tomadas por la gran empresa que llamamos ferrocarril. Es decir, en un escenario pesimista, con las obras una vez concluidas, nosotros tenemos 1.200.000 toneladas y en un escenario optimista, cerca de 4.000.000 toneladas; esos escenarios varían de acuerdo con una cantidad de decisiones que se puedan estar tomando de apoyo, o no, al ferrocarril. Además, cuando uno invierte en grandes obras ferroviarias, muchas empresas mejoran su capacidad logística y se vuelcan a hacer los traslados por este medio de transporte. Es ahí cuando realmente empieza a tener incidencia el transporte de carga por ferrocarril. El último escenario es la demanda del transporte de carga que se establece cuando haya un posible corte entre las obras de Montevideo y Paso de los Toros. En este caso debemos replanificar la operativa teniendo en cuenta la inexistencia del efecto red, focalizándonos en tres frentes de trabajo que adquieren una importante relevancia: la línea Minas con el traslado de cemento y clinker, la línea Rivera con el transporte de materiales de obra y, por último, el traslado de piedra caliza entre Paysandú y Queguay y cebada y granos entre Paysandú y Rivera, con destino a Brasil, dependiendo de la demanda que ese país pueda llegar a tener.

Gracias por permitirnos hablar de nuestra realidad.

SEÑOR TEJERA (Waverley).- La Dirección de Transporte Ferroviario fue creada a partir de la Ley de Presupuesto de 2011 y desde entonces ha transitado un proceso en la búsqueda de afianzarse como ente regulador del nuevo sistema, modificando el histórico esquema que existía en Uruguay de un ferrocarril totalmente vertical. El proceso ha sido bastante complejo debido, entre otras cosas, a la falta de recursos externos capacitados para hacer frente al objetivo así como la fuerte cultura arraigada en el sistema, que resiste bastante al cambio.

En 2012, la Dirección Nacional de Transporte Ferroviario convalidó las normas existentes en ese momento en AFE en lo que tenía que ver con el material rodante, operaciones e infraestructura a fin de dar continuidad al sistema y que AFE y los operadores pudieran seguir generando actividad.

En 2013, se creó el reglamento de operadores ferroviarios, que impone las condiciones que deben cumplir las empresas de transporte para poder realizar el transporte ferroviario. A partir de allí, la DNTF -en su etapa inicial-, principalmente, se abocó a la habilitación del personal de conducción necesario para la empresa SELF a fin de que pudiera realizar la actividad de forma independiente. De esa manera, se podría operar bajo las condiciones de seguridad instaladas en el sistema, dependiendo operativamente de sí mismos.

El artículo 107 de la Ley Nº 19.535 modificó los cometidos de la DNTF -en setiembre de 2017- y quitó la participación de AFE en todos ellos. Además, se incluyó especialmente la gestión del tráfico ferroviario. A su vez, se dispuso la creación del Órgano Investigador de Accidentes e Incidentes Ferroviarios, elemento crucial en un modo ferroviario con las características que tenemos en la actualidad.

En la última etapa, la DNTF se trazó tres objetivos estratégicos para afianzarse como ente regulador del sistema. Los objetivos son: hacer frente a todas las competencias establecidas por ley; establecer un nuevo marco normativo sólido, moderno y que permita al sistema ferroviario hacer frente a los desafíos que tiene hoy y que vendrán -mejorando muy especialmente los aspectos de seguridad ferroviaria- y, por último, ser un actor relevante en el desarrollo de las políticas ferroviarias nacionales. La idea es cumplir con los aspectos que establece la ley y tener el rol necesario para ser el líder del transporte ferroviario del Uruguay.

Para el logro de esos objetivos se tomó una serie de acciones. En primer lugar, armar un trabajo en la estructuración organizativa y normativa de la DNTF. La DNTF es una Dirección en construcción y, por ello, se contrató una asesoría una empresa argentina que empezó a trabajar a partir de mayo y que tiene como objetivos principales el diseño de la estructura organizativa de la Dirección, dimensionar la plantilla para cada área -definiendo roles y funciones-, definir los perfiles del personal a integrar así como la estrategia y el plan de capacitación para dicho personal, estructurar organizativamente el centro de control de tráfico -definiendo los cargos de su personal y los perfiles necesarios para ello-, revisar y analizar toda la normativa técnica y las regulaciones operativas, desarrollar un plan para la puesta en funcionamiento del Órgano Investigador de Accidentes Ferroviarios y, a su vez, identificar las acciones necesarias para el correcto funcionamiento del sistema.

Este trabajo tiene tres componentes bien diferenciados, que buscan organizarnos el trabajo para hacerlo de la forma más eficiente posible y en el menor tiempo. El primer componente habla de la estructura organizativa de la DNTF, con cinco productos bien concretos: el diseño, la definición de los perfiles y la

estrategia de capacitación, un análisis normativo y regulatorio tanto operativo como administrativo que nos permita recoger recomendaciones a fin de elaborar el nuevo marco, el sistema de capacitación de maquinistas -algo crítico para el sistema- y un plan de acción para poner en práctica estos elementos.

Luego, viene el capítulo de los estudios de los sistemas de infraestructuras, que tiene diferentes productos como el análisis de todos los antecedentes y los requerimientos de la infraestructura -algo que incluye un análisis de la demanda potencial y las necesidades de infraestructura existente y cómo los proyectos en curso nos van a ayudar a satisfacer la demanda-, un análisis de la normativa técnica, un análisis del Centro de Control de Operaciones ya instalado y del sistema -a fin de poder elaborar el modelo de gestión necesario y eficiente para llevar adelante el Centro de Control-, los sistemas de control necesarios para implementar en el modo ferroviario y un plan de acción para todo el sistema. Un componente bien importante es la estructuración del Órgano Investigador de Accidentes e Incidentes Ferroviarios y todo su protocolo de actuación.

Está estipulado que la asesoría culmine sus trabajos en diciembre de este año, sin perjuicio de que algunos de los elementos se comiencen a implementar con anterioridad dadas las necesidades que tenemos de ir avanzando en el nuevo modo ferroviario.

Como segundo punto -y muy importante- puedo citar los recursos necesarios para hacer frente a este fortalecimiento de la DNTF. A esos efectos, en el proyecto de Rendición de Cuentas a estudio del Poder Legislativo se incluyó una modificación del artículo 173 de la Ley Nº 18.834 -la que crea la Dirección Nacional de Transporte Ferroviario-, que habilita al Poder Ejecutivo a reasignar los créditos presupuestales necesarios para hacer frente al funcionamiento de la Dirección.

Por otra parte, se está trabajando en la definición de los principios de la reglamentación ferroviaria. Lo que particularmente se busca con esto es sentar las bases de este nuevo sistema ferroviario en un proceso que va a llevar a la implementación de un sistema más moderno de operación y de administración para que el ferrocarril pueda ser una herramienta importante dentro de la economía como un elemento diferencial. A su vez, con estos principios -algo no menor- se busca ir de lo general a lo particular, cimentando de a poco las certezas necesarias que debe dar el ferrocarril para ser un elemento de confiabilidad para los agentes de carga y el sistema logístico nacional en general.

La idea es que estos cinco principios -están en avanzado desarrollo-, durante el próximo mes de setiembre, se reglamenten. A partir de entonces, la DNTF tendrá un plazo para elaborar la reglamentación definitiva. Estos principios son: un marco institucional del sistema ferroviario basado en la normativa que se describió anteriormente, la administración del mantenimiento de la infraestructura, las licencias y permisos de operación, la adjudicación de la capacidad ferroviaria, la seguridad, la salud y el medio ambiente.

La DNTF procura ocupar su lugar dentro del nuevo sistema teniendo una activa participación. Como dijo el gerente general de AFE, mejoramos mucho la coordinación entre los diferentes actores del sistema ferroviario a través de diferentes actividades. Eso nos permite una operación mucho más fluida y ser más eficientes en varios aspectos del ferrocarril. Además, la DNTF está promoviendo en diferentes actividades el desarrollo del sistema ferroviario dentro del sistema logístico nacional. Esto es algo bien importante porque la Dirección Nacional de Transporte Ferroviario -como ente regulador y como promotor del sistema ferroviario- debe tener, a nuestro juicio, una participación bien activa en estas tareas.

En definitiva, lo que la DNTF busca a corto plazo es asumir las competencias establecidas por ley y convertirse en un ente regulador del sistema y, especialmente, en un actor clave dentro del proceso del diseño de las políticas ferroviarias nacionales y logísticas de nuestro país.

SEÑOR OLAIZOLA (Juan José).- Escuchamos con atención la presentación de las autoridades de ambas empresas. Recuerdo una comparecencia del señor ministro y del Directorio de AFE en julio de 2015, cuando estuvimos intercambiando por primera vez algunas ideas y preocupaciones sobre estos temas. Recuerdo que en esa ocasión planteé al señor ministro y al Directorio de AFE nuestra postura contraria a la creación de la empresa SELF. En ese momento, nos parecía que no era una decisión acertada, y explicamos por qué. Recuerdo que el señor ministro nos dijo que, en realidad, era un plan que le había llegado, que no era armado por él, que ya estaba en el Ministerio y que debía llevar adelante; me acuerdo que el 22 de julio de 2015 nos dijo eso. Si analizamos el devenir de la empresa SELF en estos primeros tres años, la verdad es que los resultados están muy lejos de ser satisfactorios.

Después, tuvimos otros encuentros, en diciembre de 2016 y en junio de 2017 a instancias del señor diputado Adrián Peña -quien solicitó la comparecencia del señor ministro y del Directorio de AFE por temas vinculados al ferrocarril- y tal vez en alguna otra ocasión. El año pasado hablamos con el señor ministro sobre el Ferrocarril Central. Se trata de temas que no son nuevos en la Comisión y sobre los que tuvimos oportunidad de intercambiar ideas en todos estos años.

Recuerdo también que varias veces se nos dijo: "El año que viene van a mejorar las cosas". Sin embargo, cuando analizamos las cifras, lamentablemente -a nadie le alegra-, vemos que no mejoraron. En aquel momento preguntamos al señor ministro si había un esquema general. Y cuando hablamos de un esquema general para el sector ferroviario nos referimos a un plan integral: técnico, económico, logístico y comercial. Las empresas tienen distintos fines, pero los factores comerciales nunca pueden ser ajenos a la realidad de una empresa, la supervivencia y su futuro. En aquella ocasión no nos quedó claro que hubiera un plan integral. Veíamos políticas para una empresa o para otra, medidas, expectativas, pero nunca un plan general para el tren en Uruguay.

Nosotros queremos saber si estas medidas anunciadas hoy se enmarcan en un plan general y no en sectores. Sabemos que hoy hay una atomización del tren en el Uruguay. Como bien decía el señor presidente de AFE hace unos momentos, el ente maneja las infraestructuras y el transporte de pasajeros. Después se generó la operadora de cargas SELF. La Dirección Nacional de Transporte Ferroviario -como decía su director- tiene objetivos claramente definidos de control y de supervisión del funcionamiento del sistema ferroviario.

Nosotros queremos saber si hay un plan general y, de ser así, lo queremos conocer. Hablo de un plan general integral que nos diga cómo todos esos actores se van insertando en lo que tiene que ser una política nacional ferroviaria. Queremos saber si existe, si está bajado al papel y si podemos disponer de él. Eso no nos parece menor; lo planteamos porque nos parece fundamental para el desarrollo del modo ferroviario en el Uruguay.

Cuando arrancó SELF, arrancó mal; las cosas que arrancan mal, muchas veces terminan mal. Recién nos decía el gerente Valls, que arrancó con cuatro funcionarios que no estaban vinculados al tema ferroviario. No tengo dudas de que debían tener las mejores intenciones, pero es difícil abrir las puertas de una empresa con cuatro funcionarios que no conocen del tema al que se van a abocar y tienen que aprender. En esto no está en cuestión la capacidad de cada uno de ellos, pero es muy difícil cuando no se cuenta con gente capacitada en el tema. Es muy difícil poner en funcionamiento a una empresa de esta manera. Esto recién lo reconoció el propio gerente.

En cuanto a las cifras de cargas, en 2013 se alcanzó prácticamente un 1.200.000 toneladas. Está claro que se manejaba ese nivel de cargas con condiciones que no eran las mejores, pero tampoco eran tan malas para las condiciones que tenían. Hace un rato los directores y gerentes de AFE hablaron de la infraestructura con que cuenta el servicio. A partir del 1º de agosto del 2015, si mal no recuerdo, empezó a operar SELF, y descendió a 870.000; en 2016, fueron 650.000 toneladas, y el año pasado 460.000 toneladas. Hay una caída sistemática en el transporte de carga de la empresa SELF. Esto marca una tendencia preocupante. Entonces, quisiera saber a qué se atribuye esta caída sostenida de cargas, porque ya van tres años. Tiene que haber motivos importantes para ello: o no tienen precio, o no tienen servicio o este no cumple con los horarios o las fechas acordadas con el cliente. Causas identificadas, tienen que haber. Me gustaría saber qué causas son las que ustedes identifican por las que hay una caída constante en el transporte de carga de SELF y cuáles son las medidas concretas que se están adoptando para revertir esa tendencia preocupante.

El año pasado, estas 460.000 toneladas representaron el peor guarismo del transporte de cargas desde 1952, cuando se empieza a tener registro; quiere decir que en sesenta y cinco años es el peor año en cuanto a transporte de carga en nuestro país.

También quisiera saber si ustedes tienen las cifras de la carga que transportó SELF desde enero al 30 de junio de este año, es decir, los primeros seis meses. Esto ya nos daría un panorama de lo que se transportaría este año.

Recién escuchaba que SELF tiene quince locomotoras operativas y que transportó 460.000 toneladas. Quiere decir que cada locomotora está en un promedio de 30.000 toneladas transportadas. Es bajísimo; esa es la realidad.

Después, vemos algunas proyecciones de transporte de carga al alza para los años 2019 a 2023. Para el 2019 se prevén 701.996 al igual que para el 2020 y 2021. Luego, habría un fuerte incremento en los años 2022 y 2023 que más que se duplica pues se va a 1.500.000 toneladas. Entonces, hay que tener en cuenta que la línea del litoral no está operativa, tal vez por las obras que están atrasadas. Se calcula que para el 2020 estas obras estarían finalizadas. Asimismo, la línea a Minas insumiría dos años de reparación y, por las obras del Ferrocarril Central, vamos a tener problemas en el ingreso a Montevideo. Por tanto, quisiera saber en qué elementos objetivos ustedes se basan para determinar que la carga aumentará en guarismos importantes como, por ejemplo, de 460.000 toneladas a 700.000 toneladas y, después, a 1.500.000 toneladas, o sea, que triplicaría la carga prevista en este momento.

Por otra parte, hubo atrasos en obras el Focem I: empezó en el 2014 y estaba previsto que terminara en tres años, o sea, en 2017, pero hoy se está calculando que termine a finales de 2018 o principios de 2019. Hay que tener en cuenta que, originalmente, esa línea contaba con 422 kilómetros desde Pintado a Rivera y por la obra del Ferrocarril Central le quitaron una porción muy importante de vías, alrededor de 200 kilómetros o un poco menos, porque esta será una obra con otras características a efectos de la necesidad de la empresa UPM.

También en la línea del litoral, el Focem II, tuvo retrasos importantes; estaban previstos tres años de obra, de 2016 a 2019, pero estuvo más de un año por empezar; creo que hubo un problema bancario que demoró el comienzo de las obras y estará terminada por el 2020.

En cuanto al presupuesto operativo de AFE para este año, los ingresos previstos son por el cobro de canon a Self -que viene en baja por la disminución permanente en el transporte de cargas-, transporte de pasajeros, realización de trabajos a terceros y arrendamientos de terrenos, lo que es insuficiente para cubrir los costos operativos. Luego, con la baja recaudación de canon del 2016 a 2017, hay un 38 % de diferencia que debe estar relacionado directamente a la baja de la carga experimentada.

Es positivo que se hayan reconstruido esas locomotoras General Electric compradas en 1994; esa es una señal positiva para la empresa. Sin embargo, vemos que en el transporte de pasajeros hay una disminución, por lo que me gustaría saber cuál es la cifra de la venta del boleto porque aparece un guarismo del 20 % y quisiera que me lo confirmaran. También quisiera conocer cómo se revertiría la baja y si estos servicios que se anuncian en la línea a Sudriers esta baja de la venta de boleto puede estar compensada; esta es una cifra que no es positiva.

En lo que tiene que ver con el sistema AUV, donde se invirtieron US$ 5.000.000, tenemos entendido que no está operativo el cien por ciento y que sigue operando el sistema viejo. En este sentido, quisiera saber porqué no está operativo completamente y se sigue utilizando el sistema anterior.

Hace un rato, el presidente nos decía que no hay subsidios en AFE ni en SELF, pero una empresa que recibe todos los años dinero del Estado para poder funcionar, claramente, está subsidiada; esto no admite discusión, pero de todas formas, hay un tema que es muy claro para que funcione una empresa: si caen los ingresos y se mantienen los costos, aumenta el subsidio o aumenta el endeudamiento. No conozco otra forma de equiparar los números.

En más de una ocasión en que nos visitara el señor ministro, hemos hablado de la afectación que va a tener el ingreso al puerto de Montevideo y que para la empresa SELF es particularmente importante porque la mayoría de sus clientes manejan carga de exportación. Entonces, de acuerdo a los plazos que se están manejando, quisiera saber cuál sería el período de tiempo durante el que estaría cerrado el acceso al puerto por la obra y una fecha estimada en que se vería afectaría la empresa SELF en lo que tiene que ver con las cargas de exportación.

Sabemos que SELF mantiene una deuda con AFE por servicios impagos, y nos gustaría saber a cuánto asciende.

Por otra parte, quisiéramos conocer acerca del préstamo de US$ 25.000.000 para la compra de material rodante que tiene una contrapartida estatal de US$ 6.000.000 y cuánto ha sido usado hasta el momento, además de cuáles son las condiciones de repago.

Asimismo, queremos saber cuál es el déficit previsto de AFE y SELF para este año.

En cuanto a la seguridad de vías, estamos preocupados: recién se hacía referencia al tema de la seguridad porque hubo varios accidentes, lo que demuestra que no tenemos un nivel de seguridad adecuado en las vías. Hace poco más de un mes, el 22 de julio, hubo un choque técnico en la estación 25 de Agosto entre el vehículo 122 de una operadora de cargas privada y el vehículo 1900 de AFE. Se trataba de un carguero que iba sin autorización a alta velocidad y en la vía se encontró con un tren que trasladaba pasajeros. Frente al acercamiento, se logró detener a la máquina y el tren pudo frenar. Me gustaría saber si hay una investigación al respecto en la Dirección de Transporte Ferroviario, cuáles son los resultados y qué medidas se tomaron. Este tipo de situaciones ocurrieron en los últimos años. Creemos que no ayudan a la seguridad que debe ofrecer AFE a los pasajeros y funcionarios que trabajan en las vías. Además, esta es una carta de presentación importante, fundamental, para el sistema ferroviario de nuestro país. Quiere decir que este es un tema de especial sensibilidad al que le ponemos una consideración significativa.

Por el momento, estas son las preguntas que quería plantear. Después, voy referirme al tema de UPM.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Creo que es importante esta instancia de intercambio con esta Comisión del Parlamento.

Estuve repasando la versión taquigráfica que me alcanzó el señor presidente. Ahí dice que, con determinada fecha, se había solicitado la comparecencia. Habíamos acordado, de algún modo, prever una comparecencia más tranquila para abordar el tema de AFE. Creo que es necesaria esta reunión porque el modo ferroviario ha sido y será muy importante para el país.

Hoy de mañana recorrimos la estación del Ferrocarril Central y llueven las anécdotas de las personas que se acercan a transmitir las vivencias de cada uno de ellos, que los vinculan al ferrocarril, a la estación, a otros tiempos. El ferrocarril fue muy importante en la conformación del Uruguay y también en el desarrollo de su economía. Tal vez era el modo de transporte por excelencia del país. Y va a serlo; tendrá que serlo, independientemente de nuestros aciertos o errores y del tiempo que, muchas veces, se nos escapa de las manos. El modo ferroviario tiene un rol que jugar en el futuro de la economía de nuestro país para seguir facilitando el transporte de la producción, que se multiplicó tantas veces desde aquellos tiempos cuando el ferrocarril era casi el exclusivo medio de transporte de carga. También debe ser un instrumento que nos permita seguir manteniendo una característica y fortaleza del Uruguay: la posibilidad de influir mucho más allá de su territorio con la actividad de nuestro sistema portuario, ofreciendo algunas características de nuestro puerto y de nuestras costas a los productos de los países vecinos con un flete más conveniente.

Ahora bien: el ferrocarril del futuro no tiene más que el nombre de aquel que fue importante en el pasado en cuanto a la construcción del Uruguay. Esa es una dificultad que debemos entender y debo confesar que no siempre lo hacemos con acierto. Hace demasiados años que a nivel del gobierno se decidió hacer un paréntesis para reestructurar al ferrocarril y reorientar algunos de los aspectos de su gestión. Nos ha costado mucho tiempo recuperar el dinamismo que necesita el modo ferroviario para ser competitivo y eficiente en el futuro del Uruguay.

No es cuestión de hacer cuentas -no voy a desviarme haciendo mención a quién tomó que resolución-, pero han transcurrido demasiados años durante los que, más allá de voluntades, esfuerzos y decisiones de inversión, no encontramos los caminos que nos permitan lograr resultados.

He hecho referencia a que en 2005, cuando tuve la oportunidad de ser ministro de Transporte y Obras Públicas por primera vez, muchos reclamaban -al igual que lo hacen ahora- que debía devolverse al ferrocarril el dinamismo y las competencias en forma exclusiva, para que el modo ferroviario se pusiera en marcha. En el presupuesto quinquenal promovimos un artículo que derogaba todas las normas que establecían la distribución y competencias de las atribuciones del modo ferroviario, en distintas áreas y de distinto modo. A partir de la aprobación de esa norma, el ente autónomo volvió a contar nuevamente con la totalidad del patrimonio ferroviario y con todas las competencias del ferrocarril en lo que refiere a cargas, pasajeros, encomiendas. Pasaron cinco años y debo admitir que los esfuerzos han sido muchos, pero los avances pocos.

Cuando tuvimos la oportunidad de volver en 2015, todo aquello había cambiado. Vinieron otro Gobierno y otro Parlamento que dispusieron un conjunto de cambios en cuanto a la manera de reorganizar la estructura del ferrocarril para proyectarlo hacia el futuro. Más allá de nuestra experiencia, convicciones, fundamentos -que tanto en 2005, como en 2015 y también ahora, reivindican la recuperación del ferrocarril dinámico y

potente- y de dudas, analizamos las propuestas que se habían aprobado en el curso de las discusiones parlamentarias, y decidimos proseguir con ellas. Resolvimos continuar con lo que se había adoptado en esas resoluciones. ¿Por qué? Porque desde el restablecimiento de la democracia en 1985, hasta la fecha, cada gobierno que ha asumido -independientemente del color y del ministro-, cambiaba las disposiciones del funcionamiento del modo ferroviario, pero los resultados no fueron significativos.

Por lo tanto, en 2015 me pareció que era de responsabilidad no cambiar lo que estaba establecido. Habida cuenta de que muchas de esas resoluciones fueron aprobadas por mayorías especiales, que necesitaban del voto de todos los partidos, decidimos seguir por ese camino, y en eso estamos. De ahí sale -entre otras cosas- Servicios Logísticos Ferroviarios. Era una vieja idea de promover una estructura de carga por ferrocarril. No es algo nuevo; ya hubo expresiones anteriores. Ahora, con la aprobación por parte de una amplia mayoría, se constituyó este servicio de carga ferroviario. Ya estaba establecido en la ley, pero no se había puesto en marcha.

A esta altura de mi vida he aprendido que el tiempo pasa inexorablemente y no da marcha atrás; no se puede avanzar hacia el pasado. Todas las expectativas respecto a un ferrocarril dinámico responden a que en algún momento el ferrocarril contribuía con la actividad económica, de transporte del país. No hay ninguna chance de replantear nuevamente ese pasado; la realidad de hoy nos indica que eso ha quedado atrás. El fortalecimiento del modo ferroviario -que llegará- será una construcción con respuestas de este tiempo, de este siglo, y no en base a la añoranza de lo que era el ferrocarril de los ingleses. Estamos en un momento distinto al de los primeros años de la década del cincuenta, cuando festejábamos la incorporación del ferrocarril al patrimonio y la soberanía nacional, dado que nos habían transferido a manos del gobierno nacional el modo ferroviario.

Por lo tanto, entendemos que tenemos que construir el futuro. Sabemos que siempre cuesta construir, pero lo que más cuesta en este momento es no continuar reivindicando, soñando o planteando objetivos que quedaron atrás. Con esfuerzos, modestamente y a veces con errores, debemos tratar de construir un camino para el futuro.

Una de las primeras discusiones que tuvimos, antes de asumir el 1° de marzo de 2015, fue con los compañeros de la Unión Ferroviaria, en su local. Ellos fueron los primeros a quienes les dijimos que continuaríamos con lo que ya estaba resuelto. En aquel entonces nos pedían que todas las actividades volvieran a estar bajo la responsabilidad de AFE; continúan planteando el mismo reclamo, porque siguen convencidos de que debe ser así. Pero deben entender que eso ya no existe, que es parte de lo que quedó atrás.

Más adelante, también discutimos con el directorio de AFE. Después de muchas negociaciones -procurando dar este paso con todos-, dijimos que debía establecerse una fecha para que comenzara a funcionar SELF. Si ya había sido aprobada la ley que la creaba y nadie lo cuestionaba -salvo la Unión Ferroviaria-, debíamos ponerla en marcha. Fue así que comenzó a funcionar el 1° de julio de 2015. A partir de allí hubo momentos de mayor optimismo y otros de dificultades, pero se fue construyendo un camino, durante el cual hemos ido aprendiendo.

Hoy tenemos una nueva empresa que es, en primer lugar, de AFE -ya que le corresponde el 51 %-, y del Estado uruguayo, ya que el 49 % restante es de la Corporación Nacional para el Desarrollo. Se capitalizó con buena parte de la chatarra que generó el ferrocarril a lo largo de su historia, y queda mucho más. Intentamos darle coherencia para devolver a los dueños de la carga del Uruguay las condiciones de seguridad y puntualidad -debo reconocer que todavía no lo hemos logrado- que les permitan volver a confiar en el modo ferroviario. Nadie quiere exponer su carga para que quede tirada en el campo, como ha sucedido a lo largo de los últimos treinta o cuarenta años. Podría contarles algunas anécdotas que me contaron los productores de cítricos de Salto. También sé que se han dado hechos desafortunados con el transporte de cereales.

Es cierto que últimamente se han producido descarrilamientos, pero no más que en otras épocas; en realidad, han sido menos. El descarrilamiento era uno de los problemas que tenía el ferrocarril para mantener la confianza de los dueños de las cargas, pero no era el único.

También existían dificultades con los horarios. El dueño de la carga quiere salir y llegar a tiempo. El ferrocarril no puede parar en cualquier lado y discutir quién hace una combinación o una señal. No se pueden esperar cambios de turno cuando en el Puerto hay un barco esperando para ser cargado. No se puede dejar la

llegada de la carga en función de fechas o feriados. Con esa forma de trabajar, el ferrocarril no puede recuperar la confianza.

Poco a poco, en la medida de sus posibilidades, SELF va rehaciendo la confianza que permitirá que el transporte de carga crezca, con certezas.

En los últimos años, el ferrocarril transporta cargas que podríamos llamar "cautivas". Algunas, tienen que ver con el combustible: el ferrocarril es una forma de distribución eficiente para los servicios que debe cumplir Ancap en determinadas zonas del país. Otras, se relacionan con el transporte de piedras y minerales; por sus características, esta carga resulta rentable para los que tienen que moverla. Un ejemplo claro es el transporte de clínker hacia las fábricas de pórtland. En Montevideo, todavía no tenemos resuelto cómo conectar Minas con la fábrica de cemento de Sayago; el problema es una reivindicación que no permite mover la palanca del cambio de vía para el ingreso de los trenes que transportan esta piedra. Además, afortunadamente, en la zona de Peñarol se está construyendo otra fábrica de cemento, que se va a abastecer desde Treinta y Tres; esa es una típica carga para incorporar al modo ferroviario.

Obviamente, granos, frutas y ganado no se puede transportar; por lo menos, va a ser muy difícil recuperar esa carga hasta no recorrer un camino.

Sí se transporta madera. Hace poco, una exportación de madera a China de muchos millones de toneladas había optado por una combinación de transporte oceánico y, acá, ferroviario. El problema fue que sabíamos cuándo salía el tren, pero no podíamos garantizar su llegada al arribo del barco. Entonces, hicieron el transporte con camiones. A veces, peleando, conseguimos que hicieran algún transporte por ferrocarril, siempre y cuando no se nos complicaran las combinaciones al pasar por determinado lugar. Recordemos que en algunas zonas pueden surgir los famosos problemas relativos a cómo se manejan las combinaciones y los cambios de vía.

Por lo tanto, SELF está avanzando. Sin embargo, lo que se hizo ayer no nos llena el ojo. No creemos que los problemas estén resueltos, aunque se demostró que es posible tener un taller en condiciones. Yo no me voy a poner a revisar las fotos de cómo estaba; sí digo que ahora es un taller en condiciones.

Es cierto que se contrataron trabajadores de General Electric. Es más: se contrató a General Electric, que fue la empresa que proporcionó los repuestos y tuvo la responsabilidad técnica de armar la locomotora, con la debida garantía. Pero ¿saben una cosa? Hubo mucha mano de obra nacional que, con orgullo, ayer estaba acompañándonos y rodeándonos porque empezó a aprender a recuperar esas locomotoras.

Esperemos que este sea un paso en el buen sentido aunque, reitero, no resuelve el tema.

Actualmente, SELF está haciendo un esfuerzo para tratar de tener alguna chance de participar en la nueva etapa que se viene; no sé si podremos hacerlo. La empresa responsable del transporte de celulosa está haciendo llamados y concursos. Afortunadamente, SELF no está descartada de la posibilidad de participar en esa operación; hasta el momento, sigue en competencia. No sé si esto será posible. Si lo fuera, sería bárbaro, pero no me ilusiono. De cualquier manera, tenemos la expectativa de que hay un volumen de carga muy importante. Si somos capaces de ofrecer seguridad y responsabilidad, vamos a ir recuperándolo.

Lo que sí sabemos es que, inexorablemente -porque así lo establece la ley que votaron todos los partidos políticos-, en las vías del país no va a circular solo AFE: también van a circular otros operadores ferroviarios. Desde hace muchos años y, reitero, con la aprobación de todos los sectores parlamentarios, se habilitó la posibilidad de que haya otras empresas que puedan operar en las vías ferroviarias. En consecuencia, es necesario prepararlas y recuperarlas y establecer un ordenamiento de normas que garanticen el funcionamiento en condiciones convenientes para el país y para los distintos operadores. Por eso, además, hacemos tanto hincapié en el manejo de las señales, en cómo se administran. Buena parte de los enojos que se expresan de distinta manera, son consecuencia de que hay resistencia a habilitar la circulación, no solo de SELF, sino también de otros operadores que transporten carga por las vías ferroviarias.

Ayer, algún medio de información hizo un comentario respecto a que había un mural. Algunos, decían que lo habían pintado esbirros; otros, anunciaron que era una obra que se había coordinado con el alcalde de Peñarol y algunos artistas de la zona, que habían procurado hacer un muro más lindo, precisamente, frente a donde está el taller recuperado de SELF. ¿Saben una cosa? Eso es lo de menos. Rompieron el mural y lo

enchastraron; esto también es lo de menos. Lo más importante es que todo el día estuvieron parados en la estación Carnelli un tren con veinticuatro tanques cargados de combustible y dos de pasajeros. La medida de resistencia era perjudicar al país, a Ancap, al transporte de combustible. Ayer no era el paro. El paro es hoy, pero, bueno, ayer se trancó esa zona. Y no es la primera vez que pasa esto.

Entonces, hay cierta resistencia, como la hubo cuando se quiso reestructurar la actividad en el taller de SELF, que terminó en el escándalo que todos conocemos. Es mentira lo que se dijo en su momento: no se acusó a nadie de haber robado nada. No se acusó a nadie; no hay ninguna denuncia de ese tipo. Sí era todo un despiporre y cada cual quería hacer lo que tenía ganas: ir, venir, marcar, no marcar, salir, entrar, porque, total, al final, alguien paga. Eso es lo que en buena medida actualmente pasa con AFE: alguien paga. Paga el Estado, y lo hace todos los meses. Entonces, hay que hacerse responsable.

La verdad es que aparte de estos aspectos, tenemos un desafío importante para reestructurar las normas de funcionamiento; la Dirección Nacional de Transporte Ferroviario está trabajando para avanzar en una propuesta. ¿Saben de dónde parte? De la ley orgánica del AFE. En los artículos 1º y 2º se establece claramente que el transporte por ferrocarril es considerado una actividad esencial para el país. Esa norma fue escrita hace decenas de años; no fui yo quien la redactó. Lo cierto es que existe y es la condición que necesitamos para definir un centro de operaciones que dé a todos los operadores ferroviarios la garantía de poder llevar a destino sus productos. Además, necesitamos establecer elementos que permitan que todos los que circulen por la vía tengan garantías respecto a que si sucede un accidente, va a ser evaluado y se van a establecer las responsabilidades de modo adecuado. En este sentido, la Dirección Nacional de Transporte Ferroviario está trabajando para actualizar las normas con los nuevos elementos de señalamiento, los controles imprescindibles y la cantidad de inspectores necesarios para poder asegurar un ordenado funcionamiento del ferrocarril.

Por otra parte, creo que muchas de las interrogantes que planteó el señor diputado en su intervención son absolutamente razonables; en algunos casos, podemos tener respuesta y, en otros, no. Por ejemplo, hizo referencia al déficit de SELF. Afortunadamente, SELF no tiene déficit; es una empresa que está funcionando en forma equilibrada. Por mérito propio -además, una vez que se puso en marcha la actividad, tuvo informes muy favorables de parte de la CAF-, logró un financiamiento de US$ 25.000.000, que prácticamente todavía no ha utilizado. ¿Por qué? Porque la recuperación de las locomotoras se hizo sin acudir a ese préstamo, por razones formales: no se dieron las cosas de modo que pudiera autorizársenos la transferencia de parte de ese dinero para pagar el arreglo de la locomotora. Como el arreglo de la locomotora tal cual se hizo era compartido, inclusive, por los propios técnicos de la CAF, la gente de AFE y SELF buscó la forma de hacer la reparación y de financiarla de alguna manera, destinando recursos que seguramente tendremos la oportunidad de recuperar con la actividad de esas locomotoras. Quiere decir que se pudo dar ese paso y no se afectó el crédito, que sigue disponible. Pero hay otras cosas para hacer y seguir avanzando.

Desde luego, AFE sigue recibiendo anualmente -como ustedes mejor que nadie saben- las partidas con las que cubre su presupuesto desde siempre. Entonces, tenemos que seguir procurando perfeccionar el funcionamiento de AFE; estamos lejos de que nos entusiasme.

Hay cosas que han mejorado. Se ha hecho un esfuerzo para la recuperación de ese patrimonio inmenso que AFE tiene desparramado y muy desordenado en todo el país. Pero, desde el punto de vista del funcionamiento, hay algunas cosas que han funcionado mejor, y otras que tienen dificultades.

Han funcionado los servicios de pasajeros. En ese aspecto se hizo un esfuerzo, se incorporaron equipos nuevos. Los servicios de pasajeros son requeridos por la población, y los funcionarios de AFE participan en forma positiva en el cumplimiento de este servicio; por eso se piensa en extenderlo. Pero no solamente se piensa extenderlo, sino también incorporarlo al sistema metropolitano, integrarlo de modo que los beneficios del sistema también los puedan utilizar los pasajeros del ferrocarril. Sin embargo, también tenemos que avanzar para que los pasajeros del ferrocarril paguen, y el transporte por ferrocarril sea un transporte controlado. ¿Por qué? Porque el ferrocarril de pasajeros es un servicio que cada vez se valora mejor por parte de la población, pero existe una evasión que tenemos que regular; tenemos la obligación de que funcione ordenadamente y no de cualquier manera.

Tenemos algunas dificultades en el mantenimiento de la red vial, no solo en el mantenimiento de las vías, sino también en los corredores. Más allá de que en el futuro inmediato se vaya a sustituir, todo el sistema de señales hay que cuidarlo y reforzarlo. Hay que recuperar las fajas en muchos tramos del ferrocarril donde ha

crecido la vegetación, donde ha habido invasiones, donde hay quienes avanzaron asentándose en la faja, y también tenemos que avanzar en el cerramiento de las áreas del ferrocarril. Son tareas muy grandes con relación a la fuerza que se dispone, pero son tareas que, inexorablemente, habrá que realizar.

Desde luego que este tramo que se está licitando va a ser un cambio sustancial, por aquello de que alguna vez me habrán escuchado decir que es la columna vertebral del modo ferroviario y que, por lo tanto, si logramos levantar el nivel en esa zona, concretar el desarrollo de la tecnología, los pasos de niveles, el funcionamiento de esta zona, estaremos dando un paso muy importante. Pero no es que no se haya trabajado en la recuperación de otros tramos de vía; se está trabajando. Está prácticamente terminado el tramo a Rivera desde Paso de los Toros, y está muy bien. Asimismo, se está trabajando en la línea del litoral de Piedra Sola y, desde luego, vamos a llegar de Piedra Sola a Queguay, pasando por Algorta. Tenemos pendiente el ramal a Fray Bentos, que por razones coyunturales en su momento no se pudo incluir en el llamado, pero creo que es una materia pendiente. AFE hizo el llamado para la reparación de la línea a Minas. Se han hecho muchos trabajos parciales sobre la línea Río Branco, y tendrá que haber un esfuerzo de recuperación más general en el futuro. Pero todo esto lleva mucha plata, mucha inversión que se va haciendo, que se va acumulando. ¿Por qué? Porque recuperar la red vial exige una inversión muy importante, y porque hay que hacerlo en forma ordenada para tratar de ir sacándole fruto a la zona que va creciendo y avanzando.

En cuanto al tema seguridad, se hace referencia a lo que pasó en 25 de Agosto. Lo que sucedió allí es una radiografía de esas resistencias que existen pero que no se expresan. No es la primera vez que nos pasan cosas como esas, donde nadie pone la cara, donde nadie se hace responsable, pero alguien es el que hace las cosas; después se denuncian, pero nadie se hace responsable. Se está haciendo una investigación a fondo; ya hay alguna sanción, pero vamos a ir más a fondo. Ya lo hablamos con el directorio y, después, a no quejarse, porque alguien es el que toma las decisiones, mueve los trenes, se olvida de las señales y cosas por el estilo. Ese juego es muy peligroso, por eso tenemos la obligación de ir a fondo. Se está desarrollando la investigación, que está avanzando, y vamos a tomar las medidas que corresponda. Pero también debemos saber que no estamos interesados en entrar en ninguna guerra de guerrilla. Esto no es un juego; esta es una actividad que el Uruguay necesita que se desarrolle con mucha responsabilidad.

Hoy decíamos que uno de los elementos fundamentales es recuperar la confianza de los dueños de la carga, y yo agrego que hay que recuperar la confianza del país. De algún modo todos queremos al ferrocarril, todos peleamos por el ferrocarril, todos somos hinchas del ferrocarril pero, en realidad, noto que existe duda, que no se cree demasiado en que sea posible el fortalecimiento futuro del ferrocarril, y la población que siente esa desconfianza, ese no creer, algo de razón tiene, porque a lo largo de los años no hemos mostrado que somos capaces de que el ferrocarril recupere esa confianza que necesita para poder fortalecerse en el futuro.

Por otra parte, tenemos un plan general, con líneas generales que parte de un objetivo que es el modo ferroviario y la necesidad y la convicción de que es necesario para el país. En esta etapa estamos procurando ir avanzando, desarrollando el paquete que ha definido la estructura que el modo ferroviario debe darse en la realidad de hoy. Si repasamos estos comentarios que acabo de compartir, verán cuáles son las líneas de trabajo que tenemos planteadas.

En el día de ayer, en la presentación, el gerente general de SELF mencionó un último capítulo en su intervención, que se refería al área comercial. Es un área bien importante, es un área de la que no nos hemos olvidado pero, para asumir compromisos en el futuro inmediato, necesitamos ir confirmando muchas de las cosas que acá estuvimos comentando.

En cuanto a la pregunta que hizo el señor diputado que tiene que ver con el ingreso a la ANP, en el momento en que la obra del viaducto de la rambla y la obra del ferrocarril se encuentren en ese punto, será complicado; habrá que coordinar muy bien. El tiempo de la vía férrea es de treinta y seis meses en general, y del viaducto es un poquito menos. El inicio de las obras puede ser que estén empezando al mismo tiempo, en los primeros meses del año 2019.

En la Administración Nacional de Puertos hay preocupación por asegurar el acceso al puerto del resto del movimiento, independientemente del vinculado al ingreso ferroviario. Ustedes habrán observado que al lado de la toma de UTE se está haciendo una ampliación de los rellenos, de modo de poder canalizar por ahí parte del movimiento.

SEÑOR OLAIZOLA (Juan José).- Hay una pregunta que le había formulado al presidente de AFE y que había quedado pendiente. Me refiero a cuánto adeuda SELF a AFE en estos momentos.

En cuanto al plan general que mencionaba el señor ministro, quisiera saber si tiene ese plan y si lo puede enviar a la Comisión para disponer de él.

SEÑOR CARBALLO (Felipe).- Sin duda, hay que resaltar el relacionamiento que ha tenido esta Comisión con el ministerio y con el señor ministro que ha concurrido en más de una oportunidad y en cada una de las veces que se le ha solicitado a los efectos de abordar los diferentes temas que nos preocupan.

Recuerdo que hace pocos días estuvimos tratando la rendición de cuentas, y en ella acompañamos con nuestro voto una partida específica para lo que tiene que ver con el ferrocarril central. En principio eran US$ 173.000.000, procedentes del fondo energético, pero después quedó un poco menos, porque se realizaron esfuerzos para tratar de atender el tema de la educación.

Del informe que hicieron el ministro y los representantes de AFE se desprende que se está trabajando en la recuperación de un montón de infraestructura para estar a la altura de los desafíos que vamos a tener por delante.

El ministro dijo que no vio las fotos; yo sí vi las fotos de lo que eran los talleres y lo que son los talleres ahora. Eso habla a las claras del avance que se ha realizado en el transcurso de este tiempo. Por lo tanto, está dentro del marco de lo que es la recuperación de las vías, de la recuperación de la confianza, de la recuperación de las oportunidades, que se van a generar. Obviamente, quizás todos pretendamos tener un nivel de desarrollo rápido -ese debería ser el objetivo-, pero uno puede analizar que en esos pasos hay un conjunto de compromisos desde el plano político que se han venido cumpliendo.

Hoy, en la presentación que hacía el presidente de AFE, nos hablaba sobre el tema del transporte de pasajeros y de las inversiones que se han realizado. En esta oportunidad me gustaría preguntar si nos pueden dar algunos detalles más.

Se comentó acá del anuncio de la puesta en funcionamiento del tren de pasajeros desde Empalme Olmos a Montevideo. Queremos saber si ya se tiene planificado cuántos coches serán los que van a estar cumpliendo ese recorrido. Como seguramente los legisladores seremos consultados en su momento, nos gustaría conocer en qué horarios se está pensando, cómo será la operativa y cómo se piensa articularlo con el Sistema de Transporte Metropolitano, que sin duda apunta a un transporte más ágil para superar los inconvenientes horarios de los usuarios.

Por último, queremos destacar la exposición de las autoridades de AFE que ilustra el trabajo que se ha realizado durante todo este tiempo.

SEÑOR RODRÍGUEZ (Wilfredo).- En primer lugar, quiero comentar cómo se origina la deuda de SELF.

La empresa comienza a trabajar con cuatro funcionarios en la Ciudad Vieja. La única experiencia ferroviaria que había en ese momento en Uruguay era AFE, y por eso costó mucho transferir y consolidar esa experiencia en SELF. Por suerte, algunos funcionarios de AFE entendieron el proceso y se animaron a acompañarlo. En su momento, se fueron transfiriendo funcionarios de AFE a SELF, entre otros, un instructor de conducción -reitero, los únicos conductores de trenes en Uruguay eran de AFE-, y gracias a él la empresa pudo capacitar conductores y hoy tiene conductores propios en todo el país, en todas sus líneas.

Lo mismo pasó a nivel gerencial y de tráfico, a partir de transferencias de funcionarios de AFE.

Estamos hablando de un proceso muy lento, no exento de resistencias, en cuyo transcurso SELF contrataba los servicios a AFE. Como ya se ha dicho, este proyecto surge porque lo que había en su momento en AFE no era viable, era ineficiente, y lo que se estuvo transfiriendo en principio a SELF era toda la ineficiencia de AFE. Hoy SELF tiene cien funcionarios, pero si la operativa estuviera a cargo de AFE tendría quinientos funcionarios.

Evidentemente, este proceso generó una deuda, porque también la producción era baja, por un montón de factores: la maquinaria no estaba en condiciones, venía descomponiéndose, tenía bajo mantenimiento, las

grúas, que se están reparando, sin circulación, a lo que hay que sumar la pérdida de ciento de miles de dólares por no poder transportar, por ejemplo, las cisternas de Ancap. Perdimos un cliente de 1.500.000 de troncos porque el barco estaba esperando en puerto pronto para cargar y nosotros no fuimos capaces de llevar en hora los troncos que estaban a 20 metros del puerto. Había que llevarlos a las 7 de la mañana; esperaron hasta las 10, y no fuimos. El dueño llamó a las 11 y nos dijo que no los lleváramos porque tenía que empezar a cargar el barco y recurrió a camiones. Nosotros, muy inteligentemente, a las 2 de la tarde mandamos el tren con los troncos; el tipo después tuvo que hacer un despacho para sacar esos troncos del puerto, y nos dijo que así no podía cargar más.

Todas esas cosas pasaban, y fuimos perdiendo clientes. Aun así, si uno analiza el balance es negativo, porque a SELF se la capitalizó con veinte máquinas y seiscientos vagones viejos, y eso si bien en cuanto a la amortización da negativo, si se debita el ingreso al egreso, da positivo.

Se deben $ 30.000.000 y US$ 126.000; por supuesto, hay un plan de pagos acordado, y obviamente se va a pagar.

SEÑOR BENÍTEZ (Germán).- La deuda no es estructural, sino coyuntural, relativamente reciente, que preocupa porque la gestión de SELF está muy abocada a su actuación profesional.

El presidente de AFE habló de un plan de pagos, y es así. Nosotros propusimos un plan de pagos a AFE, y el lunes pasado acordamos con la Gerencia de Finanzas de AFE un procedimiento para cancelar la deuda.

Decimos que la deuda es coyuntural, y estamos seguros de que se saldará rápidamente. Nos preocupa por la gestión profesional, pero no constituye nuestra principal preocupación, porque hemos reducido fuertemente los servicios que contratábamos a AFE. Cuando SELF comienza a operar en 2015 casi todos sus ingresos iban a cubrir los servicios que se contrataban a AFE, porque la empresa no tenía la capacidad operativa para enfrentar la operación comercial.

En este momento se está pagando a AFE cinco veces menos lo que se pagaba en 2015, tres años antes, lo que habla de cómo la empresa ha ido ganando en autonomía e independencia. Es más, las contrataciones de servicios irán descendiendo.

Por estas razones, entendemos que la empresa rápidamente va a poder cancelar la deuda, a lo que hay que añadir las cuatro locomotoras General Electric que se sumaron a la operativa y que fueron presentadas ayer. La incorporación de estas cuatro locomotoras implica la duplicación del parque tractivo de la empresa. La empresa tiene seis o siete locomotoras para realizar actividades menores -depende de las reparaciones- y su operación comercial se sustenta en cuatro o cinco máquinas. En la medida en que estas máquinas produzcan lo esperado, el atraso en los pagos se solucionará en el muy corto plazo.

SEÑOR OLAIZOLA (Juan José).- Es decir, si no entendí mal, la deuda por US$ 1.000.000 es por cánon impago. ¿Hay deuda por cánon y pago? ¿Cuál es la deuda? Esa es mi consulta.

SEÑOR CABRERA (Enrique).- Actualmente, el modelo de gestión de AFE está basado en la obtención de recursos propios y de transferencias -no subsidios- del Estado, determinadas por ley. Por otro lado, SELF opera en la órbita privada, y por tanto tiene un diseño de trabajo que, a mi entender, conlleva dos problemas: uno de diseño, que determinó que una serie de servicios no se pudieran incorporar rápidamente y otro de capitalización, que se dio básicamente por transferencias de material rodante de AFE. Es imposible que cualquier empresa de cierto nivel empiece a funcionar con esas restricciones.

No obstante, quiero destacar dos aspectos. En primer lugar, la vitalidad de AFE para rescatar el material y transferirlo en condiciones a SELF y, segundo, cómo SELF sin capital de giro pudo determinar su nivel de gestión, que posibilitó la recuperación de las cuatro máquinas con un presupuesto importante, ya que en una planificación de corto plazo, y establecidas las negociaciones con General Electric, no se pudo usar el crédito CAF por cuestiones formales. Eso llevó a que en ese esquema hubo una opción de trabajo en la cual los gastos corrientes -léase cánon y alquileres- fueron honrados por SELF; no hay diferencia, salvo lo mensual, en el atraso que está planteado en el cánon. Lo que sí está planteado como déficit en términos de la asistencia de dinero son aquellos servicios que SELF no estaba capacitada para realizar y que llevaron a un nivel de acumulación, y que sobre fin de año tuvo un adicional porque parte de esos servicios implicó trabajos de apresamiento para las locomotoras que se hicieron en el taller de AFE. Entonces, es lógico que en ese plano

de trabajo -está claro que necesitamos esos dineros- en lo primero que se incide para es en el consumo diario y este esquema, que no es estructural y que en el corto plazo se va a resolver, es lo que se adeuda en términos de las características de esa deuda.

Posteriormente, es clave el hecho de que desde noviembre o diciembre, cuando hubo un cambio de trabajo a nivel de la parte de mantenimiento de SELF, eso toma otra dimensión, y trabajos que anteriormente realizaba AFE -porque carecían- los deja de realizar; eso, a futuro, va a generar ciertas economías que aspiramos que permitan ponerse al día en el corto plazo.

SEÑOR OLAIZOLA (Juan José).- O sea que esa deuda de prácticamente US$ 1.000.000 no corresponde a canon impago -están al día con el canon-, sino que son servicios que brindó AFE a SELF. ¿Es eso?

SEÑOR CABRERA (Enrique).- Sí, es eso.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Ustedes tuvieron oportunidad de participar en una conciliación de cuentas milagrosa, porque acá estaban el contador de SELF y el gerente de AFE viendo cómo están los números. Este tipo de intercambio -les aseguro que en una forma no tan amable- lo tienen permanentemente.

Vamos a hacerles llegar el esquema de trabajo que nos va guiando con los objetivos que nos solicitaba el señor diputado en cada una de las áreas. Tal vez aprovechemos para incorporar en forma más precisa alguno de los trabajos que, en concreto, se están haciendo.

El hecho de que la misma persona sea presidente de AFE y presidente de SELF es un asunto que también nos preocupa a nosotros. Sería muy común en el funcionamiento de cualquier empresa, donde el dueño del capital es el presidente de todos los grupos económicos que giran alrededor, pero en el funcionamiento de esta estructura, que no es una actividad privada sino que, en realidad, son dos empresas del Estado, el hecho de que coincida la responsabilidad de la presidencia en una misma persona muchas veces nos genera incomodidad a nosotros, pero cuando se aprobó la ley así se dispuso. Inclusive, hemos estado analizando si por la vía de los decretos que dispusieron la integración de las sociedades, después que las reglamentaron, es conveniente o no realizar una rotación. La verdad, no sería para nosotros un problema sino una facilidad que la integración fuera diferente, pero así se aprobaron las normas generales. No sé si hay algún instrumento para cambiarlo.

Por último, está el tema del Ferrocarril Central. Estamos en los tiempos finales del análisis de los dos alegatos, bastante voluminosos, que presentaron las dos empresas hasta ahora calificadas y que nos va a llevar a tomar una decisión que permita entrar en la tercera etapa, que es abrir el sobre con la oferta económica. Es muy importante esta etapa porque la decisión que toma la comisión asesora -la resolución la tengo que firmar yo- va a definir si quedan habilitadas las dos empresas para participar en la apertura del tercer sobre. Nosotros estamos ocupados en analizar de la forma más cuidadosa los distintos aportes, con el asesoramiento de la Comisión, pero también con algunas consultas que puedan acompañar la decisión que tenemos que tomar.

A esta altura, habida cuenta de algunos comentarios trascendidos en la prensa, está claro que el que no gane no va a quedar conforme, pero eso es parte de estos llamados. Tenemos que ocuparnos de que realmente la oferta más conveniente y que más certezas ofrezca sea la que se abra camino. La Comisión de Adjudicaciones está analizando los planteos que hicieron llegar las dos empresas. Además, estamos cortos de tiempo en esto. En realidad, inicialmente, una empresa fue la que puso en movimiento esto, solicitándonos la posibilidad de hacer una ampliación a su fundamentación y diciéndonos que con tres días -a lo sumo cinco- le resultaba suficiente. Nosotros accedimos porque nos parecía que era un esfuerzo para brindar las máximas garantías y, en realidad, nadie lo presentó en tres días ni en cinco sino que usaron todo el margen legal que se prevé cuando se abre una instancia de este tipo, que son diez días hábiles. Ahora ya estamos con la totalidad de la fundamentación y queremos avanzar rápido pero seguros.

SEÑOR OLAIZOLA (Juan José).- En cuanto a la referencia que hacía el señor ministro a la doble condición de presidente de AFE y de SELF -sacando lo personal, eso lo dejamos claro: no tiene nada que ver con esto-, no nos parece conveniente -lo hemos hablando en algún momento en esta Comisión- ni la posición más cómoda ni razonable, que la misma persona ocupe las dos responsabilidades cuando contratan las dos empresas y por momentos tienen intereses distintos.

En lo que tiene que ver con el llamado para la construcción del Ferrocarril Central -comparto que es un proceso muy importante para el país, se están manejando montos muy importantes, es una obra inusual, no es habitual que se contrate una obra de este tipo-, creemos que en el proceso ha habido algunos "nubarrones" de público conocimiento.

Más allá de que cada empresa interesada va a defender sus intereses, y de que muchas veces ocurre que cuando no resulta adjudicada una obra se puede apelar a los procedimientos jurídicos vigentes para defender el interés propio -eso es válido-, estamos hablando de un contrato muy importante y por eso mismo -sabemos que no es nada fácil la decisión que tiene que tomar el señor ministro- queremos reafirmar nuestro interés en que se tenga extremo cuidado en el cumplimiento de la normativa vigente en materia de contrataciones de este tipo, de la contratación administrativa, de la obra pública y de todos los mecanismos que rigen este tipo de procedimientos.

No sé si entendí bien, pero el ministro dijo que se habría contratado algún tipo de asesoría externa o algo por el estilo, para asesorarse previo a tomar una decisión. Me gustaría saber si realmente es así. Puede ser algo importante a los efectos de que la autoridad administrativa cuente con todos los elementos antes de tomar una decisión de esta magnitud y de esta importancia. Además, en estos casos están participando empresas nacionales y extranjeras; hay que tener en cuenta normativas vigentes que Uruguay tiene en la materia para proteger este tipo de inversiones. Es un escenario muy complejo.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Somos conscientes de la responsabilidad y tenemos la firme convicción de que tenemos que hacer esto en una forma muy cuidada, ofreciendo todas las garantías, pero tenemos que hacerlo y decidirlo por lo que es el mérito de cada parte y por lo que es también el interés de concretar el proyecto que tiene el país.

Está prevista la posibilidad de hacer contratos de consulta extra comisión de adjudicación, pero primero tenemos que recibir el informe de la comisión de adjudicación, cosa que todavía no se concretó, para evaluarlo. Antes de tomar la resolución, si es necesario, haremos las consultas.

Al comentario del señor diputado, con el cual coincido, le quitaría el término "nubarrones" porque debemos tratar de mantener el cielo despejado. En Uruguay se cumple con lo que la ley establece. Independientemente del origen de la propuesta, va a contar con todas las garantías y con toda la seguridad. Es cierto que han trascendido algunos comentarios públicos, que siempre generan preocupación, pero no me cuesta pensar que son picardías. En lo que tiene que ver con los procedimientos, no hay "nubarrones" sino cielo despejado.

SEÑOR PRESIDENTE.- Sabemos del trabajo que están llevando adelante, tanto AFE como SELF; ayer vimos la presentación de las cuatro máquinas puestas a nuevo, que van a dar un potencial muy diferente al que hoy tiene la empresa Servicios Logísticos Ferroviarios.

Estamos seguros de que se van a seguir todas las normas, como se ha hecho hasta ahora en esta licitación tan importante del Ferrocarril Central, tan importante para el país y para la región donde yo vivo, el departamento al cual represento: Durazno. Allí hay mucha expectativa en que esto comience cuanto antes por lo que genera y derrama en la zona y por el beneficio que va a traer al país.

También nos generan expectativas los comentarios que han hecho con respecto a que SELF podrá participar del llamado que va a hacer la empresa que gane la licitación para el transporte de la pasta de celulosa. Es una buena noticia que todavía no esté descartada porque hace a la viabilidad de la empresa, con volúmenes muy importantes que en la historia del ferrocarril uruguayo no se han transportado.

También confiamos en que se puedan seguir atrayendo cargas de las diferentes zonas relacionadas al ramal de ruta del Ferrocarril Central y desde Paso de los Toros a Rivera, porque eso también daría viabilidad a muchas empresas pequeñas de las diferentes localidades, y a empresas que tienen muy cerca la vía férrea.

En nuestra zona AFE ya ha tomado contacto con empresas relacionadas con silos; esa es una ecuación muy importante. Sería una carga importante para SELF en el futuro.

Como dijo el señor ministro, esto ya estaba planificado desde hacía tiempo y se cumplió con las diferentes etapas. Primero vino la Administración Nacional de Puertos, luego el Ministerio para presentarnos su plan de obras, y hoy tocaba el turno de AFE y SELF. De esta forma, se cumplió con las expectativas que teníamos.

Les agradecemos su presencia y estamos a las órdenes para seguir trabajando en beneficio del transporte.

Se levanta la reunión.